Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/1390

01.03.82

Sachgebiet 9

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Duve, Bamberg, Wimmer (Eggenfelden), Müller (Schweinfurt), Kühbacher, Ibrügger, Dr. Riemer, Merker, Rösch und der Fraktionen der SPD und FDP
— Drucksache 9/1337 —

Fahrradverkehr

Der Bundesminister für Verkehr – A 23/10.20.20 – hat mit Schreiben vom 25. Februar 1982 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

In der Bundesrepublik Deutschland wird – wie auch in anderen Ländern – in den letzten Jahren das Fahrrad wieder stärker benutzt. Als Vorzüge des Fahrrades gelten u. a.:

— durch den Fahrradverkehr wird die Umwelt nicht belastet,

— das Fahrrad ist energieunabhängig,

— es ist ständig verfügbar,

— es ist einfach und leicht zu bedienen,

— es gestattet ohne Probleme den Einsatz von Haus zu Haus und

— das Radfahren ermöglicht dem Benutzer ein intensives Stadt- und Landschaftserlebnis.

Eine besondere Aufgabe aller staatlichen und kommunalen Ebenen ist die Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs, auch durch Verbesserung der Fahrradinfrastruktur. Bund, Länder, Kreise und Gemeinden müssen deshalb neben dem verstärkten Bau von Radwegen die Sicherheit für den Radfahrer durch Verkehrserziehung und -aufklärung vor allem in Schulen erhöhen.

Der Bund unterstützt alle Bemühungen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs; er kann aber angesichts der verfassungsrechtlichen Kompetenzverteilung nur auf denjenigen Gebieten wirksam werden, die ihm nach dem Grundgesetz zugewiesen sind. In diesem Zusammenhang wendet der Bund bereits seit langem –

beispielsweise für den Ausbau der Radwegeinfrastruktur – erhebliche Mittel auf und zwar nicht nur für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen, sondern auch an Kommunalstraßen.

1. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung dem Fahrradverkehr unter dem Gesichtspunkt des Energiesparens und angesichts steigenden Interesses durch die Bürger zu?

Die Beschlüsse der Bundesregierung zur Verstärkung der energiewirtschaftlichen Akzente in der Verkehrspolitik vom 16. Mai 1979 haben auch die Verbesserung des Fahrradverkehrs zum Ziel. Der Gemeinsame Ausschuß des Bundes, der Länder und der Kommunalen Spitzenverbände zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden behandelt auf Empfehlung der Bundesregierung dieses Thema.

Im Rahmen der Fortschreibung des Energiesparprogramms 1979 hat die Bundesregierung den Fahrradverkehr im Hinblick auf seine spezifischen Vorzüge besonders hervorgehoben.

Nach gesicherten Erkenntnissen ist der Ausbau und die Verbesserung des Radwegenetzes eine der wesentlichen Voraussetzungen zur verstärkten Benutzung des Fahrrades im Berufs-, Einkaufs-, Erholungs- und Freizeitverkehr. Für diese Zwecke kann das Fahrrad – wenn auch eingeschränkt – motorisierten Verkehr substituieren.

Eine Quantifizierung der Energieeinsparung als Folge der gemeinsamen Bemühungen von Bund, Ländern und Kommunen im Radwegebau wird jedoch erst nach Abschluß entsprechender Forschungsarbeiten möglich sein.

2. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, das Fahrrad wieder zu einem integrierten Verkehrsmittel zu machen, zumal Untersuchungen den spezifischen Vorteil des Fahrrades auf Kurzstrecken ausweisen? Ist vorgesehen, der Integration des Fahrrades in die Verkehrspolitik eine größere Kompetenz auch durch entsprechende organisatorische Vorkehrungen im Bundesministerium für Verkenr einzuräumen?

Die Bundesregierung sieht im Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel mit spezifischen Vorteilen. Dies gilt besonders für Kurzstreckenverkehr. Untersuchungen haben ergeben, daß 60 v. H. aller zurückgelegten Wege kürzer als 3 km und damit grundsätzlich für den Radfahrer geeignet sind. Die Bedeutung des Fahrrades als Kurzstreckenverkehrsmittel wird auch besonders dadurch deutlich, daß rd. 8 Mio. Jugendliche zwischen 6 und 16 Jahren das Fahrrad als Verkehrsmittel in diesem Bereich regelmäßig benutzen.

Für die Beförderung von Fahrrädern in Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs bemühen sich seit geraumer Zeit einige Verkehrsbetriebe um geeignete Lösungen.

Die innerhalb der Bundesregierung bestehende Kompetenzverteilung ist sachgerecht; für organisatorische Änderungen besteht keine Notwendigkeit.

3. Was gedenkt die Bundesregierung im Rahmen ihrer Kompetenzen zu tun, um insbesondere die Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur zu erreichen?

Die Bundesregierung unternimmt erhebliche Anstrengungen, um die Radwegeinfrastruktur an Bundesstraßen zu verbessern. 24 v. H. der Bundesstraßen sind bereits mit Radwegen versehen.

Darüber hinaus hat der Bund in Zusammenarbeit mit den Ländern ein Programm für den Bau von Fahrradwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes erarbeitet, das bis 1990 rd. 3000 km Radwege mit einem Gesamtkostenaufwand von rd. 700 Mio. DM umfaßt.

Daneben ist in diesem Zusammenhang auch auf das Programm des Bundesministers für Verkehr zum Bau von Ortsumgehungen an Bundesstraßen hinzuweisen. Mit dem Bau von Ortsumgehungen werden Siedlungsbereiche vom motorisierten Verkehr entlastet und zugleich die Sicherheit und Bewegungsfreiheit des Fahrradverkehrs erhöht.

Die Bundesregierung wird im übrigen darauf hinwirken, daß auch die Länder und kommunalen Baulastträger diesen Beispielen folgen. Sie hält es in diesem Zusammenhang für wünschenswert, alle Wegeverbindungen, wie beispielsweise forst- und landwirtschaftliche Wege, in eine umfassende Radwegeinfrastruktur einzubeziehen.

4. Wird die Bundesregierung die Sicherheit der Fahrradverkehrsteilnehmer durch rechtliche, verkehrspolitische und bauplanerische Maßnahmen zu erhöhen versuchen?

Fragen der Sicherheit des Fahrradverkehrs werden laufend mit den Landesbehörden erörtert. Dies gilt sowohl für die Straßenverkehrs-Ordnung als auch für die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Diese Vorschriften werden im Benehmen mit den Ländern und den einschlägigen Institutionen, wie beispielsweise dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, nach neuesten Erkenntnissen und technischen Entwicklungen ständig fortentwickelt.

Der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister für Forschung und Technologie unterstützten durch finanzielle Förderung Untersuchungen zur Sicherheit der Radfahrer, insbesondere der radfahrenden Kinder. Die Anstrengungen zur Aufklärung und Verkehrserziehung werden weitergeführt.

Bei baulichen Maßnahmen an Bundesstraßen wird zur Erhöhung der Sicherheit der Führung des Fahrradverkehrs auf durch Grünstreifen abgetrennten Radwegen oder auf land- oder forstwirtschaftlichen Wegen der Vorzug gegeben.

5. Ist an den Umsteigepunkten zum öffentlichen Personennahverkehr die Förderung verbesserter Fahrradinfrastruktur vorgesehen?

Das Fahrrad eignet sich wegen seiner leichten Handhabung und hohen Flexibilität gut als individueller Zubringer zum öffentlichen Verkehrsmittel. Soweit der Fahrradverkehr diese Aufgabe über-

nimmt, darf sie nicht durch fehlende wetter- und diebstahlsgesicherte Unterstellmöglichkeiten eingeengt werden. Die Bundesregierung wird alle Vorschläge unterstützen, die darauf gerichtet sind, bike+ride-Einrichtungen im Zusammenhang mit Umsteigeanlagen und P+R-Plätzen, die im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gefördert werden können, anzulegen.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Zielsetzung, eines Tages alle Gemeinden des Bundesgebietes und Berlin (West) durch Fahrradwege zu verknüpfen?

Der Radwegebau an Außerortsstraßen sollte nach Ansicht der Bundesregierung vor allem dem Ziel dienen, an besonders stark belasteten, für Radfahrer vorrangig in Betracht kommenden Straßen und Straßenabschnitten, den Fahrradverkehr im Interesse der Erhöhung der Verkehrssicherheit vom Kraftfahrzeugverkehr zu trennen.

Das Zusammenwachsen von einzelnen Radwegenetzen zu überörtlichen Netzen ist dabei eine begrüßenswerte zusätzliche Wirkung.

7. Wie könnten die Abstellmöglichkeiten in Mehrfamilienhäusern verbessert werden?

Die Landesbauordnungen sehen die Schaffung von ausreichendem Abstellraum vor, der auch zur Unterbringung von Fahrrädern dient. Planung und Bau von Abstellräumen unterliegen aber häufig Grundrißzwängen und in letzter Zeit verstärkt auch Kostenzwängen.

Zur Mindestausstattung im öffentlich geförderten sozialen Wohnungsbau gehört nach dem Zweiten Wohnungsbaugesetz auch „Abstellraum für Kinderwagen und Fahrräder". Entsprechende Festlegungen finden sich in den Wohnungsbauförderungsbestimmungen der Länder. Auch in dem von Bund und Ländern gemeinsam erarbeiteten und vom Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau im Jahr 1971 herausgegebenen Rationalisierungskatalog wurde für Mehrfamilienhäuser auf die Schaffung von Fahrrad-Abstellräumen, die sich außerhalb der Wohnung befinden müssen, ebenfalls hingewiesen.

In Erfüllung der Stellplatzpflicht werden für Personenkraftwagen Abmessungen vorgesehen, die in der Regel zugleich auch das Abstellen mindestens eines Fahrrades erlauben. Nach Auffassung der Bundesregierung sollte darüber hinaus von den örtlich zuständigen Stellen geprüft werden, ob und in welchem Umfang ersatzweise aus dem öffentlichen Parkraumangebot einzelne Parkplätze zum Abstellen von Fahrrädern herausgenommen werden können.

8. Wird die Bundesregierung auf die Deutsche Bundesbahn einwirken, die Infrastruktur der Bahn für die Beförderung von Fahrrädern zu verbessern, zumal der Bedarf in den letzten Jahren sprunghaft angestiegen ist?

Nach dem Deutschen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif kann ein Fahrrad als Reisegepäck aufgeliefert werden. In allen Gepäckwagen führenden Zügen können bei der Deutschen Bundesbahn Fahrräder befördert werden. Um der gestiegenen Nachfrage beim Fahrradtransport Rechnung zu tragen, bereitet die Deutsche Bundesbahn unter kaufmännischen Gesichtspunkten bereits neue Versuchslösungen vor:

— Reisegruppen mit Fahrrädern,

— Wochenendausflügler in Nahverkehrs- und Eilzügen zu Sondertarifen.

Die Bundesregierung begrüßt diese eigenverantwortlichen Aktivitäten der Deutschen Bundesbahn; sie sieht deshalb keinen Anlaß, auf die Deutsche Bundesbahn entsprechend einzuwirken.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Arbeit der „Stiftung Fahrrad"?

Die Bundesregierung würde es begrüßen, wenn die in Vorbereitung befindliche Fahrrad-Stiftung auf privater Grundlage möglichst bald zustande käme und die von ihr ins Auge gefaßten Aufgaben in Angriff nehmen könnte. Eine solche Stiftung wird nur mit maßgeblicher Unterstützung der Fahrradindustrie ins Leben gerufen werden können. In allen die Förderung des Fahrradverkehrs betreffenden Fragen kann diese Stiftung ein wichtiger Gesprächspartner für die Bundesregierung und andere öffentliche Stellen sein.

10. Wo sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, die Fahrradentwicklung zu fördern, um insbesondere Probleme der Sicherheit, der Technik und der Modernisierung des Fahrrades zu untersuchen?

Das Fahrrad hat sowohl hinsichtlich seiner Betriebssicherheit als auch seiner Technik einen hohen Entwicklungsgrad erreicht. Seine weitere Fortentwicklung ist in erster Linie Aufgabe der Fahrradindustrie und der interesssierten Vereine und Verbände. Wichtige Anregungen auf diesem Gebiet könnten von der in Vorbereitung befindlichen Fahrrad-Stiftung ausgehen.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bemühungen der Länder und Gemeinden zur Verbesserung des innerörtlichen Fahrradverkehrs, und durch welche Maßnahmen ist sie daran beteiligt?

Die Bundesregierung begrüßt und unterstützt die Bemühungen der Länder und Gemeinden zur Verbesserung des innerörtlichen Fahrradverkehrs. Der Bund hat seit langem Möglichkeiten dafür

durch Bereitstellung von Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und § 5 a des Fernstraßengesetzes geschaffen.

12. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, im Rahmen bisheriger Verkehrsfinanzierung eine fahrradfreundliche Verkehrspolitik der Länder und Gemeinden direkt zu unterstützen, etwa durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, und ist sie bereit, in diesem Zusammenhang die Bagatellgrenze für diese Maßnahmen zu senken?

Fahrradwege sind, soweit sie nicht an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes liegen, Angelegenheiten der Länder, Kreise und Gemeinden. In der Regel werden die für den Fahrradwegebau aufzuwendenden Mittel in Größenordnungen liegen, die von deren Haushalten getragen werden können. Eine Förderung durch den Bund kann nach § 5 a des Fernstraßengesetzes und nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erfolgen.

Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist jedoch derzeit eine Förderung nur dann möglich, wenn durch den Bau eines Radweges der Fahrradverkehr aus einem im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz genannten Straßentyp ausgegliedert und dadurch der Verkehr auf dieser Straße (insbesondere innerörtliche Hauptverkehrsstraßen) verbessert wird; der verkehrliche Zusammenhang zwischen der entlasteten Straße und dem Radweg muß gewahrt bleiben.

Die Aufhebung der Bagatellgrenze im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist mehrfach vorgeschlagen worden; gelegentlich einer Novellierung des Gemeindefinanzierungsgesetzes wird diese Frage mit geprüft werden.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0172-6838